

## **OPS M1-33: Lentotoiminta-asetusta täydentävät kansalliset määräykset**

### **Määräyksen tausta ja säädösperusta**

Määräys OPS M1-33 sisältää ne kansalliset vaatimukset, joilla täydennetään EU:n lentotoiminta-asetusta<sup>1</sup> siltä osin kuin se jättää harkintavaltaa kansallisille toimivaltaisille viranomaisille. Määräyksessä on mm. määritelty suuririskinen kaupallinen erityislentotoiminta, asetettu esittelylentoja koskevat kansalliset lisävaatimukset, määritelty "pieni osa organisaation toimintaa" (*marginal activity*), otettu kantaa etäisyyden tai paikallisen alueen määrittämiseen sekä määrätty, mitä työvuorojärjestelmää sovelletaan Liikenne- ja viestintäviraston valvonnassa oleviin kaupallisen ilmakuljetustoiminnan harjoittajiin.

Tällä määräysmuutoksella on tarkoitus määrittää osaomistukseen perustuvaa lentotoimintaa (*fractional ownership*) koskevat säännöt siltä osin kuin niihin on tarpeen ottaa kantaa määräystasolla. Samassa yhteydessä annetaan ilmailuohje, jossa kuvataan Liikenne- ja viestintäviraston asiassa noudattamia tulkintoja sekä opastetaan muun muassa ilma-alusten rekisteröinnissä. Ilma-alusten osaomistus on viime aikoina yleistynyt toimintamalli, jossa henkilö ostaa osuuden ilma-aluksesta ja saa sitä kautta käyttöoikeuden järjestelyä hallinnoivan yrityksen lentokalustoon. Vaihtoehtoisesti osaomistus voi olla järjestetty myös niin, että ilma-alusten käyttöoikeus hankitaan ostamalla osuus niitä hallinnoivasta yrityksestä. Hallinnoiva yritys eli hallintaorganisaatio järjestää ilma-alukselle lentomiehistön sekä vastaa sen huolto-, säilytys- ja muista kiinteistä kustannuksista ja järjestelyistä. Kustannukset katetaan osaomistajilta kerättävillä maksuilla. Toiminta sijoittuu luonteeltaan kaupallisen ja ei-kaupallisen lentotoiminnan välimaastoon, eikä siihen vaadita lentotoimintalupaa (AOC).

Määräys OPS M1-33 on katsottu soveltuvaksi paikaksi tällaista lentotoimintaa koskevalle sääntelylle, koska siinä muutoinkin täydennetään lentotoiminta-asetuksen vaatimuksia. Osaomistukseen perustuvasta lentotoiminnasta ei ole EU-tasolla vielä lainkaan sääntelyä, eikä sellaista ole lähitulevaisuudessa suunnitteilla. Liikenteen alalla toimivalta on jaettu unionin ja jäsenvaltioiden kesken. Tämä merkitsee sitä, että sekä EU että jäsenvaltiot voivat antaa oikeudellisesti velvoittavia säädöksiä kyseisellä alalla. Jäsenvaltiot käyttävät toimivaltaansa siltä osin kuin unioni ei ole käyttänyt omaansa, tai kun unioni on päättänyt lakata käyttämästä omaansa (sopimus Euroopan unionin toiminnasta, 2 ja 4 artikla).

Tässä määräysmuutoksessa määritellään osaomistukseen perustuvaa lentotoimintaa varten mm. lupakirja- ja huoltovaatimukset, keskeiset lentotoimintamenetelmät sekä vaatimukset mukana pidettävistä asiakirjoista. Myös lento- ja työaika-rajotuksiin otetaan kantaa viittaamalla määräyksen OPS M3-2 tiettyihin kohtiin. Määräys ei koske perinteistä yhteisomistustilannetta, jossa useampi ilmailija hankkii ilma-aluksen yhteisesti jokaisen omaan käyttöön ilman erillistä hallintaorganisaatiota.

Määräyksen säädösperustana on ensinnäkin ilmailulain (864/2014) 33 §, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkempia määräyksiä mm. ilma-alusten ja niiden laitteiden ja osien huollosta. Toiseksi säädösperustaan kuuluu ilmailulain 55 §, jonka perusteella Liikenne- ja viestintävirasto antaa tarkemmat määräykset len-

<sup>1</sup> Komission asetus (EU) N:o 965/2012, annettu 5 päivänä lokakuuta 2012, lentotoimintaan liittyvistä teknisistä vaatimuksista ja hallinnollisista menettelyistä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 mukaisesti (EUVL L 296, 25.10.2012, s. 1–148)

totehtävän edellyttämästä ilma-aluksen päälliköstä, ohjaamomiehityksestä ja muusta miehityksestä; ohjaamomiehistöltä vaadittavista lupakirjoista, kelpuutuksista, kelpoisuustodistuksista, oikeuksista ja hyväksynnöistä sekä lääketieteellisestä kelpoisuustodistuksesta; miehistöltä vaadittavasta koulutuksesta, kokemuksesta ja kelpoisuudesta; sekä enimmäistyö- ja enimmäislentoajoista ja vähimmäislepoajoista. Edelleen säädösperustana on ilmailulain 55 §, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi antaa tarkempia määräyksiä muun muassa lennon suunnittelusta ja valmistelusta sekä lennon suorittamisesta ja toiminnasta lennon aikana. Vaatimus matkustajaluettelon ja osaomistajien luettelon mukana pitämisestä perustuu ilmailulain 61 §:ään, jonka mukaisesti suomalaisessa ilma-aluksessa on oltava sitä ilmailuun käytettäessä mukana sellaiset ilma-aluksen tyypistä ja lennon luonteesta riippuvat asiakirjat, jotka ovat tarpeen lennon turvallista toteuttamista ja lentoon kohdistuvaa viranomaisvalvontaa varten.

Tämän määräyksen vastainen toiminta voi olla rangaistavaa liikenneturvallisuuden vaarantamisena tai törkeänä liikenneturvallisuuden vaarantamisena rikoslain 23 luvun 1 tai 2 §:n mukaisesti, siten kuin ilmailulain 175 §:ssä säädetään, tai ilmailurikkomuksena ilmailulain 178 §:n mukaisesti. Ilmailulain 57 §:n mukaan ilma-aluksen tai laitteen päällikön on ennen lennon aloittamista varmistauduttava siitä, että ilma-alus tai laite on lentokelpoinen ja että lento on muutoinkin valmisteltu säännösten ja määräysten mukaisesti. Päällikön on huolehdittava siitä, että lento suoritetaan turvallisesti ja että lennolla noudatetaan säännöksiä ja määräyksiä. Ilmailulain 178 §:n mukaan se, joka rikkoo lain 57 §:ssä ilma-aluksen tai laitteen päällikölle säädettyä velvollisuutta lennon valmistelusta ja suorittamisesta, on tuomittava ilmailurikkomuksesta sakkoon, jollei teosta ole muualla laissa säädetty ankarampaa rangaistusta. Lisäksi mikäli määräyksen mukaisia ehtoja ei noudateta ja lentotoiminta sen vuoksi katsottaisiin kaupalliseksi ilmakuljetukseksi, voi kyseessä olla liikenteen palveluista annetun lain (320/2017) 262 §:ssä rangaistavaksi säädetty luvaton ammattimaisen liikenteen harjoittaminen.

Ilma-aluksen päällikölle asetettujen velvollisuuksien laiminlyönti voi johtaa myös ilmailulain 14 luvun mukaisiin hallinnollisiin seuraamuksiin, joita ovat huomautus tai varoitus sekä viime kädessä lupakirjan peruuttaminen väliaikaisesti tai pysyvästi.

## **Määräyksen valmistelu**

Määräysmuutos käynnistettiin 17.6.2024 julkaistulla määräyshankepäättöksellä, ja se on valmisteltu Liikenne- ja viestintävirastossa virkatyönä. Määräysluonnoksesta järjestetään sidosryhmien kuulemiseksi noin viiden viikon pituinen lausuntokierros. Samanaikaisesti määräyksen kanssa valmistellaan ilmailuohje, jossa muun muassa kuvataan osaomistukseen perustuvan lentotoiminnan tunnusmerkkejä ja sen erottelua luvanvaraisesta kaupallisesta ilmakuljetuksesta. Myös ilmailuohjeeseen pyydetään sidosryhmiltä kommentteja määräyksen lausuntokierroksen yhteydessä.

## **Lausuntopalaute**

*(lisätään lausuntokierroksen jälkeen)*

## **Arvio määräyksen vaikutuksista**

Aiemmin sääntelemätöntä toimintamuotoa koskeva määräys selkeyttää sääntelyä ja parantaa oikeusvarmuutta. Sen odotetaan myös luovan tasapuolisemmat toimintaedellytykset toisaalta perinteiselle kaupalliselle lentotoiminnalle ja toisaalta osaomistukseen perustuvalla lentotoiminnalla. Osaomistukseen perustuvaa lentotoimintaa harjoittaa Suomessa tällä hetkellä kaksi yritystä, mutta tämäntyyppinen toimintamuoto on yleistymässä. Siihen on syytä sääntelyn kautta varautua ennalta ja luoda toiminnalle toimivat ja turvalliset edellytykset.

Määräyshankkeessa ei ole lähtökohtaisesti tarkoitus asettaa uusia vaatimuksia, vaan pikemminkin täsmentää, minkä olemassa olevien vaatimusten mukaisesti kyseistä toimintaa Suomessa harjoitetaan. Uutena vaatimuksena ehdotetaan kuitenkin viranomaisvalvonnan helpottamiseksi, että lennoilla olisi pidettävä mukana matkustajaluettelo sekä luettelo niistä osaomistajista, joilla on oikeus ilma-aluksen käyttöön. Vaatimuksesta ei odoteta syntyvän merkittävää hallinnollista taakkaa yrityksille. Viranomaisen suorittamaan asematasovalvontaan ja yritysten tarkastuksiin tämä toisi uuden tarkistettavan kohteen silloin, kun on kyse osaomistukseen perustuvasta toiminnasta. Koska tällaista toimintaa harjoittavia yrityksiä kuitenkin on vähän, työtä lisäävä vaikutus olisi pieni.

Määräyksellä ei ole vaikutuksia ympäristöön, esteettömyyteen, yhdenvertaisuuteen eikä tasa-arvoon.

## Yksityiskohtaiset perustelut

*Kohta 1, Määräyksen kohde ja soveltamisala:* Kohtaan 1.2 on lisätty maininta siitä, että määräyksessä määritellään myös keskeiset vaatimukset osaomistukseen perustuvalla lentotoiminnalle (*fractional ownership*). Tällaisesta toiminnasta käytetään alalla myös termiä "osakaslennot".

*Kohta 3, Osaomistukseen perustuva lentotoiminta:* Uusi kohta, joka sisältää fractional ownership -toimintaa koskevat erityisvaatimukset toiminnan luonteesta, mukana pidettävistä asiakirjoista, lupakirja- ja huoltovaatimuksista, noudatettavista lentotoimintamenetelmistä sekä lento- ja työaika rajoituksista.

*Kohta 3.1, Määritelmä:* Kohdassa määritellään, mitä tarkoitetaan osaomistukseen perustuvalla lentotoiminnalla. Tällaisen toiminnan tunnusmerkkinä on, että ostamalla osuuden joko ilma-aluksesta tai sen omistavasta yrityksestä, henkilö saa käyttöoikeuden järjestelyä hallinnoivan yrityksen lentokalustoon. Ilma-aluksia on yleensä useampi, mutta voi olla vain yksi. Toiminta voi olla järjestetty niin, että yrityksen palveluksessa on ammattilentäjiä ja osaomistajat ovat koneessa matkustajina, tai niin että osaomistaja voi lentää itse. Toiminta poikkeaa tavanomaisesta ilma-alusten yhteisomistuksesta siten, että taustalla on hallintaorganisaatio, joka muun muassa järjestää koneelle lentomiehistön, huolehtii miehistön jäsenten koulutuksesta ja kelpoisuuden ylläpidosta, miehistön käytön suunnittelusta ja koordinoinnista, ilma-alusten jatkuvan lentokelpoisuuden hallinnasta, mahdollisen toimintakäsikirjan laatimisesta ja ylläpidosta sekä ilma-alusten rekisteröinnistä. Tällaista toimintaa pidetään ei-kaupallisena lentotoimintana, johon ei vaadita lupaa. Toiminnan tunnusmerkkejä ja rajanvetoa kaupalliseen lentotoimintaan kuvataan tarkemmin ilmailuohjeessa OPS T1-33.

Mikäli lentokuljetuksesta maksaa sellainen henkilö, joka ei itse omista osuutta joko hallintaorganisaatiosta tai ilma-aluksesta, kyseessä on luvaton kaupallinen lentotoiminta. Toinen lentotoiminnan laji, jota tietyin edellytyksin pidetään ei-kaupallisena lentotoimintana, ovat kustannustenjakolennot (*cost-shared operations*). Tällaisilla lennoilla kustannukset jaetaan kaikkien lennolla mukana olevien henkilöiden kesken, mukaan lukien koneen ohjaaja, ja koneessa saa olla enintään kuusi henkilöä. Tällaisista lennoista säädetään lentotoiminta-asetuksen 6 artiklan 4a kohdassa, eivätkä ne kuulu tämän määräyksen piiriin.

*Kohta 3.2, Mukana pidettävät asiakirjat:* Kohdassa vaaditaan, että ilma-aluksessa on säilytettävä luettelo sen käyttöön oikeutetuista osaomistajista. Mukana on oltava myös matkustajaluettelo niistä henkilöistä, joita kuljetetaan kyseisellä lennolla. Tämä on tärkeää viranomaisvalvontaa varten, jotta viranomainen voi varmistaa, että lennoilla kuljetetaan vain ilma-aluksesta tai hallintaorganisaatiosta asianmukaisesti osuuden hankkineita henkilöitä, eikä ulkopuolisia. Ulkopuolisten henkilöiden kuljettaminen tällaisilla lennoilla maksua tai muuta korvausta vastaan olisi luvaton-

ta kaupallista lentotoimintaa. Osaomistajien vieraita voidaan kuljettaa sillä edellytyksellä, että vieraana matkustavat eivät osallistu lennosta syntyviin kustannuksiin.

*Kohta 3.3, Lupakirjavaatimukset:* Kohdassa määrätään, että lentäjillä on oltava EU:n lentomiehistöasetuksen<sup>2</sup> osan FCL mukaiset lupakirjat, kelpuutukset ja lääketieteelliset kelpoisuustodistukset, sen mukaan kuin kyseistä ilma-alusryhmää, -tyyppiä tai -luokkaa varten vaaditaan. Jos kyseessä on kansallisen sääntelyn alainen ilma-alus, esimerkiksi ultrakevytlentokone, sovelletaan kansallisia lupakirjamääräyksiä. Jos kuitenkin lentäjälle maksetaan rahallista tai muuta korvausta, hänellä on aina oltava vähintään ansiolentäjän lupakirja (CPL).

*Kohta 3.4, Huoltovaatimukset:* Kohdassa määrätään, että fractional ownership -toimintaan käytettävien ilma-alusten lentokelpoisuutta on hallinnoitava CAMO-organisaatiossa, ja ne on huollettava EU:n huoltotoiminta-asetuksen<sup>3</sup> osan 145 mukaisesti hyväksytyssä huolto-organisaatiossa. Jos kyseessä on kansallisen sääntelyn alainen ilma-alus, sovelletaan määräystä AIR M1-5, Ilmailuvälineiden huoltotoiminta-, lentokelpoisuuden hallinta- ja muutostyövaatimukset. Määräyksen vaatimuksista sovelletaan kuitenkin ilma-aluksen painosta riippumatta niitä vaatimuksia, jotka koskevat muita kuin yksinkertaisia ilma-aluksia. Omistajahuoltajan tekemiä huoltoja ei tällaisessa lentotoiminnassa hyväksytä.

*Kohta 3.5, Lentotoimintamenetelmät:* Kohdassa määrätään noudatettaviksi EU:n lentotoiminta-asetuksen osan NCO vaatimukset, silloin kun kyseessä on muu kuin vaativa (*non-complex*) ilma-alus, ja osan NCC vaatimukset, jos kyseessä on vaativa (*complex*) ilma-alus. Myös muilla kuin vaativilla (NCO) ilma-aluksilla harjoitettavassa fractional ownership -toiminnassa on kuitenkin noudatettava lentotoiminta-asetuksen kohdan ORO.MLR.100 mukaisia toimintakäsikirjaa koskevia vaatimuksia. Tarkemmin toimintakäsikirjan sisältöä kuvataan lentotoiminta-asetuksen AMC/GM-materiaalin kohdissa AMC1 ORO.MLR.100 ja AMC2 ORO.MLR.100. Jos toiminnassa käytetään kansallisen sääntelyn alaista ilma-alusta, noudatetaan määräystä OPS M2-11, Lentotoiminta kansallisen sääntelyn piiriin kuuluvilla ilma-aluksilla.

*Kohta 3.6, Lento- ja työaikarajoitukset:* Kohdassa viitataan määräykseen OPS M3-2, jossa määrätään ilma-aluksen ohjaamomiehistön lento- ja työaikarajoituksista muussa lentotoiminnassa kuin lentokoneilla harjoitettavassa kaupallisessa ilmajetetuksessa. Myös osaomistukseen perustuvaan lentotoimintaan soveltuviksi katsotaan määräyksen kohdat 1.5, 1.6, 2 - 6 ja 8. Sen lisäksi myös ilmailualan yrityksissä on sovellettava yleistä työaikalainsäädäntöä.

*Kohta 3.7, Siirtymämääräys:* Kohdassa annetaan kolmen kuukauden siirtymäaika osaomistukseen perustuvaa lentotoimintaa koskevien vaatimusten täyttämiseen (esim. toimintakäsikirjan laatiminen, työvuorojärjestelyn päivitys, huoltotoiminnan järjestäminen).

*Kohta 5, Poikkeukset:* Määräykseen on lisätty tavanomainen poikkeusten myöntämisen mahdollistava kohta, jonka mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi perustelusta hakemuksesta myöntää poikkeuksia määräyksen vaatimuksista, jos ne katsotaan tarpeellisiksi. Toimijan on hakemuksessaan esitettävä poikkeusjärjestelyyn liittyvät riskit sekä menettelyt niiden hallitsemiseksi, ja hakijan esittämällä keinoilla olisi pystyttävä saavuttamaan määräyksen tarkoitusta vastaava turvallisuustaso.

<sup>2</sup> Komission asetus (EU) N:o 1178/2011, annettu 3 päivänä marraskuuta 2011, siviili-ilmailun lentomiehistöä koskevien teknisten vaatimusten ja hallinnollisten menettelyjen säätämisestä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 216/2008 nojalla (EUVL L 311, 25.11.2011, s. 1–193)

<sup>3</sup> Komission asetus (EU) N:o 1321/2014, annettu 26 päivänä marraskuuta 2014, ilma-alusten sekä ilmailutuotteiden, osien ja laitteiden jatkuvan lentokelpoisuuden ylläpidosta ja näihin tehtäviin osallistuvien organisaatioiden ja henkilöstön hyväksymisestä (EUVL L 362, 17.12.2014, s. 1–194)

## **Määräyksen aikataulu**

Muutettu määräys on tarkoitus antaa alkuvuodesta 2025.

## **Määräyksestä viestiminen**

Määräyshankepääätöksestä, lausuntokierroksesta ja määräyksen valmistumisesta tiedotetaan sähköpostitse ilmailun sääntelyn jakelulistalle ilmoittautuneille sekä Traficomien verkkosivuilla. Lisäksi viestitään kohdennetusti suomalaisille fractional ownership -tyyppistä lentotoimintaa harjoittaville yrityksille. Valmis määräys julkaistaan Finlex-säädöstietopankissa ja Traficomien verkkosivuilla ilmailumääräyskoelmassa.

## **LIITTEET:**

Kommenttikooste *(lisätään lausuntokierroksen jälkeen)*